

MENSAJE DE S.E. LA PRESIDENTA
DE LA REPUBLICA CON EL QUE
INICIA UN PROYECTO DE LEY SOBRE
CONTRATO ESPECIAL DE LOS TRIPU-
LANTES DE VUELO Y TRIPULANTES
AUXILIARES DE AERONAVES COMER-
CIALES DE PASAJEROS Y CARGA.

SANTIAGO, abril 10 de 2008.-

M E N S A J E N° 65-356/

Honorable Senado:

I. FUNDAMENTOS.

A S.E. EL

PRESIDENTE

DEL H.

SENADO.

El gobierno que presido, se ha impuesto como una de sus metas fundamentales la ampliación creciente y progresiva de la cobertura de la legislación laboral y previsional a una cada vez mayor cantidad de trabajadores, a fin de que sus normas de protección puedan resguardar adecuadamente sus condiciones de empleo, así como también de que se configure una relación laboral basada en los criterios de la Organización Internacional del Trabajo sobre Trabajo Decente, el cual, más allá de su nivel remuneracional, es aquél que se desarrolla en condiciones de cumplimiento legal, de seguridad personal y respeto por la dignidad de las personas que entregan su esfuerzo al éxito de una empresa.

Por otra parte, nuestra sociedad asiste progresivamente a fenómenos como el surgimiento

de nuevas formas de empleo y, dentro de las formas ya conocidas o consolidadas, emergen nuevos desafíos personales y técnicos derivados a veces del desarrollo tecnológico, a veces del cambio en las condiciones de mercado que rediseñan forzosamente los requerimientos de jornada, remuneraciones y seguridad que conforman la relación laboral.

En este contexto, aparece como necesario que los trabajadores que se desempeñan en actividades tan sensibles al desarrollo del país, como la aeronáutica comercial de pasajeros y carga, se encuentren dotados de un estatuto que, por una parte, dé cuenta de las particularidades de su quehacer laboral y, por otra, asegure niveles de protección laboral acordes con los requerimientos de una sociedad más justa y equitativa.

En el caso particular de los Tripulantes de Vuelo y tripulantes auxiliares de Aeronaves Comerciales de Pasajeros y Carga, el desafío laboral también consigna el deber de velar por las condiciones de seguridad de este masivo medio de transporte, condiciones que, a la luz de la legislación vigente, se encuentran determinadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Por ello que mi administración emprende a través de esta iniciativa legal, un significativo esfuerzo por dotar a estos trabajadores de un marco normativo que resuelva desde los criterios del trabajo decente, los problemas de cumplimiento laboral, principalmente relacionados con la distribución de la jornada de trabajo y descansos a que se encuentran sujetos. Ello, y en esto somos categóricos, sin alterar en caso alguno las condiciones de seguridad en los vuelos, fijadas de forma privativa por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

El mundo laboral de estos trabajadores es de suyo complejo: sus jornadas de trabajo se encuentran determinadas por condiciones técnicas de seguridad en los vuelos y por requerimientos horarios sobre los que es imposible aplicar las normas generales contenidas en el Código del Trabajo, lo que ha implicado la intervención administrativa en la dictación de normas especiales, debiendo complementarse ellas con el criterio tutelar del trabajador y su familia que inspira la legislación laboral.

En efecto, en la regulación aplicable a estos trabajadores, se deben considerar especialmente los siguientes aspectos inherentes a su función:

1) Fatiga, tensión y alteración fisiológica del organismo a causa de la naturaleza de la actividad y del campo del ciclo sueño-vigilia por la operación a través de múltiples husos horarios y cambios meteorológicos o climáticos, en especial en vuelos prolongados, que afectan a los trabajadores. En particular, se debe considerar la medicina preventiva y salud ocupacional para la detección oportuna de enfermedades y trastornos que puedan afectar las capacidades física, psíquica, cognitiva e intelectual, que pudieran tener consecuencias sobre su rendimiento y desempeño seguro, cuando desarrollen su trabajo en las aeronaves.

2) Responsabilidad directa sobre la seguridad de la vida de los pasajeros y los miembros de la tripulación.

3) Sistema de vida en el que mensualmente más de la mitad de su tiempo transcurre fuera de su hogar y su familia. Consecuencia de ello es la imposibilidad actual de ejercer el derecho de amamantar al hijo en el período posterior al permiso post natal.

4) Exigencias y controles periódicos de las aptitudes técnicas y médicas para prestar sus servicios.

A este respecto, debe establecerse una diferencia clara entre las normas regulatorias laborales y aquellas en que la ley confiere facultades a la Dirección General de Aeronáutica Civil para velar por la seguridad en los vuelos. El sentido y orientación clara de la presente iniciativa, apunta a que respetando en su integridad las normas técnicas de la D.G.A.C., se avance hacia una normalización de los contornos laborales de la actividad.

Por el contrario, cuando un sector productivo no accede a normas claras en sus relaciones laborales, queda el campo abierto para la interpretación errónea o a veces abusiva de sus términos. Es este el momento en que el Estado debe regular dicha relación para compatibilizar sus requerimientos productivos con las particularidades de la actividad. Ejemplo de ello ha sido en los Gobiernos de la Concertación, la

legislación relativa a los estatutos laborales de los Artistas y Técnicos de Espectáculos y de los Deportistas Profesionales, cuerpos legales que han permitido un desarrollo fluido de la actividad, pero en condiciones de protección social eficiente y acceso a la seguridad social.

En el caso de la iniciativa propuesta, la Dirección Nacional del Trabajo ha debido intervenir en reiteradas oportunidades a través de dictámenes, por ejemplo, para intentar proteger a los trabajadores de conductas como el cambio unilateral y de improviso de los roles de vuelo que equivalen a la planificación de la jornada de trabajo. Ello trae como consecuencia la imposibilidad de mantener una mínima constante presencia en el grupo familiar del trabajador.

Asimismo, en materia de jornada de trabajo y descansos, la atipicidad de la actividad es recogida a través de una relación de días y horas de trabajo con su consecutivo de días y horas de descanso, siguiendo como referencia básica las determinaciones que, por motivos de seguridad en los vuelos, establece la Dirección General de Aeronáutica Civil. En esta misma línea, se innova en materia de distribución semanal de la jornada, mensualizando su cómputo, de tal forma de otorgar las necesarias flexibilidades al negocio aéreo y en materia de descanso dominical se otorga la facultad a la empresa para pactar el otorgamiento de descanso dominical propio de una faena continua, o bien compensar esta eventualidad en la forma equivalente al sistema vigente para una jornada excepcional de trabajo.

De la misma forma, existen en este sector de la actividad económica algunas distorsiones en materia de remuneraciones, considerando que la prestación de servicios se desarrolla a través de diferentes modalidades, como el Período de Servicio de Vuelo, el Período de Servicio y los Turnos de llamada o Período de Retén.

Al respecto, no parece razonable que algunas de estas modalidades, *per se*, no sean remuneradas, como es el caso de los eventos o ferias celebradas en el extranjero, que son compensadas únicamente con el respectivo viático, el que por otra parte constituye una obligación legal de todo empleador en esas circunstancias.

En cuanto a las normas de protección a la maternidad, en especial durante el período posterior al permiso legal después del parto, no existe regulación alguna que permita otorgar el marco necesario para ajustar la actividad a las obligaciones de alimentación y cuidado infantil de la madre, por lo que se ha estimado oportuno abrir una instancia que posibilite llegar a un acuerdo satisfactorio para ambas partes en este sentido.

Es por estas razones fundamentales que el Gobierno, a través de esta iniciativa, ha tomado la decisión de avanzar en la regulación de las funciones, especialmente de la jornada laboral de los trabajadores que se desempeñan como Tripulantes de Vuelo y tripulantes auxiliares de Aeronaves Comerciales de Pasajeros y Carga, en el entendido de que sus condiciones laborales deben garantizar las condiciones de seguridad aérea y el desarrollo comercial de la actividad, pero también la protección laboral de sus trabajadores y sus familias.

II. CONTENIDOS DEL PROYECTO.

1. Contrato Especial de Tripulantes.

La iniciativa legal que someto hoy a vuestra consideración, crea un Contrato Especial de Tripulantes de Vuelo y Tripulantes Auxiliares de Aeronaves Comerciales de Pasajeros y Carga, actividad que, al igual que los trabajadores embarcados o gente de mar, requiere un tratamiento especial en la aplicación de las normas laborales relativas, especialmente, a jornada de trabajo.

Para estos efectos se introduce un nuevo Capítulo VII en el Título II del Libro I del Código del Trabajo. Dicho Título contiene, hasta ahora, las regulaciones laborales especiales para los trabajadores agrícolas, trabajadores embarcados, de casa particular y artistas y técnicos de espectáculos.

La regulación de la actividad a través de un contrato especial, tiene la ventaja de dar cuenta de las especificidades de la actividad, pero al estar inserta en el Código del Trabajo le son aplicables todas aquellas normas sobre derechos individuales y colectivos que consagra el resto del Código, en tanto no sean incompatibles con las normas especiales.

2. Regulaciones Específicas.

a. Definiciones.

La iniciativa propuesta define una serie de términos técnicos propios de la aeronáutica comercial y que fija un marco de interpretación laboral para una correcta aplicación de las normas que los contienen.

En este sentido, la aplicación de la ley laboral requiere certeza de contenidos sobre los términos de Tripulación de Vuelo, Tripulación auxiliar, Rol de Vuelo, Período de Servicio de Vuelo, Período de Servicio, y Tiempo de Vuelo.

En efecto, el concepto vulgar de tripulación no necesariamente es útil a los efectos de determinar el ámbito de aplicación de la ley, por lo que se asocia a aquellos trabajadores poseedores de licencia o calificación que les permita asumir labores esenciales en la operación de una nave en vuelo.

De la misma forma, los Períodos de Servicio y de Servicio de Vuelo, se diferencian en que el primero corresponde a cualquier actividad asignada por el operador a un tripulante, y que no se relaciona directamente con la ejecución de un vuelo y respecto de las cuales se aplican las normas generales de jornada de trabajo. En cambio, los segundos, dicen relación directa con la operación de un vuelo, desde el momento que un tripulante se presenta en las dependencias aeroportuarias o lugar asignado por el operador con el objeto de preparar, realizar y finalizar operacional y administrativamente un vuelo, hasta que el tripulante es liberado de toda función.

Es importante precisar que toda la nomenclatura técnico- aeronáutica utilizada en este proyecto, debe interpretarse en el sentido que le confiere tanto la normativa internacional derivada del Convenio de Chicago las regulaciones aeronáuticas nacionales, especialmente las contenidas en el Código Aeronáutico

b. Jornada de Trabajo.

La regulación sobre jornada laboral de este sector específico de trabajadores, constituye el centro de la propuesta legislativa. Al

respecto, debemos decir que se trata de un contenido de alta complejidad y que requiere atención en su tratamiento legal.

En efecto, por una parte, se debe observar una regulación flexible en lo referente a los tiempos de vuelo, atendida la duración de los mismos y los cambios en las condiciones de seguridad y de mercado que obligan a las compañías, pero, por otra parte, el trabajador debe contar con ciertas certezas derivadas del hecho de que su contrato es un contrato de trabajo y la jornada es una cláusula que se pacta de común acuerdo entre las partes, por lo que su modificación debe también ser parte de un acuerdo posterior.

Se trata de un elemento complejo puesto que se compone de diversos tipos de jornada, sea en tierra, en vuelo, o bien en período de turno, es decir a disposición del empleador en un tiempo de espera. A este respecto, el proyecto propone el reconocimiento de tres tipos de jornada: la jornada ordinaria que será mensualizada, la jornada especial, para vuelos de mayor duración, y el período de retén o turno de llamada, en el que el trabajador se encuentra a disposición del empleador. Cada una de ellas tiene asociado un período de descanso acorde con sus exigencias físicas.

En general, podemos decir que la propuesta avanza hacia el establecimiento de un sistema mensualizado de jornada ordinaria de 160 horas, salvo que la DGAC, por razones de seguridad, decida establecer una jornada menor, con un límite de hasta 12 horas diarias continuas de labores y con un régimen de descanso progresivo en tanto sea mayor o menor el Período de Servicio de vuelo respectivo.

En el marco de la jornada especial, ésta se limita a los vuelos en que se requiere adicionar a la tripulación mínima un número determinado de tripulantes para alcanzar destinos más lejanos o ejecutar vuelos de ida y regreso al lugar donde se inició el vuelo y al arribar a este punto bajo ninguna circunstancia se podrá proseguir otro vuelo con la misma tripulación, debiéndose otorgar reposos en condiciones de comodidad dentro de la aeronave, pero con un límite de permanencia de 20 horas en un lapso de 24 horas, salvo que la DGAC por razones de seguridad decida establecer otras limitaciones.

Sin perjuicio de lo anterior, si las funciones del trabajador se ejercen en tierra, deben aplicarse las normas generales de jornada contempladas en el Código del Trabajo.

Finalmente, se establecen algunas regulaciones respecto de los períodos mínimos mensuales que el trabajador debe permanecer en su lugar de residencia, reglamentándose en este sentido, que la planificación de los roles de vuelo no pueden implicar que el trabajador pernoc-te más de dieciocho noches al mes fuera del lugar de su residencia. Asimismo, el período de retén o turnos de emergencia para reemplazos u otras contingencias, no podrá sobrepasar de doce horas continuas y deberá ser compensado de común acuerdo entre las partes.

c. Otros Derechos.

La iniciativa, además, se hace cargo de la distorsión que significa que estos trabajadores, que en un 80% están compuesto por mujeres, no accedan al permiso de amamantamiento luego del período post natal, estableciendo que transcurrido ese período, sus labores deberán preferentemente desarrollarse en tierra, y en caso contrario, gozarán de mayores períodos de descanso continuo.

En mérito de lo expuesto y en conformidad a las facultades que la Constitución y las leyes me otorgan, someto a vuestra consideración el siguiente,

P R O Y E C T O D E L E Y:

"ARTÍCULO ÚNICO.- Agrégase al Código del Trabajo el siguiente Capítulo VII en el Título II del Libro I:

"Capítulo VII

Del Contrato de Tripulantes de Vuelo y de Tripulantes Auxiliares de Aeronaves Comerciales de Pasajeros y Carga

Artículo 152 ter A.- Para efectos del presente Capítulo, se entenderá por:

a) Tripulación de vuelo: Son aquellos trabajadores poseedores de licencia y habilitaciones que permitan asignarles obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el tiempo de vuelo. No perderá su condición laboral de tripulante de vuelo, el trabajador que, contratado como tal, le sean asignadas funciones en tierra. En caso de que la mantención de la respectiva licencia requiera un número mínimo de horas de vuelo, el empleador estará obligado a planificar los Roles de Vuelo de tal forma que se cumpla a lo menos con dichas horas;

b) Tripulación Auxiliar: Son aquellos trabajadores que participan de las labores de servicio y atención de pasajeros, así como el cuidado y seguridad de las personas o cosas que se transporten en la aeronave. No perderá su condición laboral de tripulante de auxiliar, el trabajador que contratado como tal, le sean asignadas funciones en tierra.

c) Período de Servicio de Vuelo: Corresponde al tiempo transcurrido, dentro de un período de 24 horas consecutivas, desde el momento que el tripulante de vuelo y auxiliar se presenta en las dependencias aeroportuarias (o lugar asignado por el operador) con el objeto de preparar, realizar y finalizar operacional y administrativamente un vuelo, hasta que el tripulante es liberado de toda función.

d) Período de Servicio: Corresponde al tiempo correspondiente a cualquier actividad asignada por el Operador a un tripulante, ajena al vuelo mismo;

e) Tiempo de Vuelo: Es aquella parte del Período de Servicio de Vuelo que corresponde al tiempo efectivo en los controles de vuelo, desde el momento que se pone en marcha el motor, con el objeto de despegar, hasta que se detiene el motor al finalizar el vuelo.

f) Rol de Vuelo: Es el instrumento de planificación de vuelos que corresponde a la jornada en turnos de trabajo de los tripulantes, y que cumple las funciones señaladas en el numeral 5 del artículo 10 del presente Código.

Artículo 152 ter B.- La jornada de trabajo de los tripulantes podrá ser ordinaria, especial, y de retén o turno de llamada.

Artículo 152 ter C.- El empleador o el operador, en su caso, deberá entregar mensualmente y con una anticipación de a lo menos cinco días, el Rol de Vuelo a los trabajadores, y el número de veces que éste pueda ser modificado, junto a sus respectivas compensaciones, los que deberán pactarse solamente por acuerdo colectivo entre el empleador y los trabajadores.

Tratándose de empresas de transporte aéreo que no cuenten con más de veinte tripulantes, el empleador podrá acordar individualmente con éstos el número de veces que el Rol

de vuelo puede ser modificado y sus compensaciones, siempre que las condiciones del servicio así lo ameriten.

El llamado a un trabajador en el período de retén, para prestar servicios en un vuelo, no será considerado cambio de rol de vuelo.

Artículo 152 ter D.- La jornada ordinaria de trabajo de los tripulantes de vuelo y auxiliar no excederá de ciento sesenta horas mensuales, salvo que la DGAC por razones de seguridad decida establecer una jornada menor, y su distribución se efectuará a través de los Roles de Vuelo. En ningún caso, podrán establecerse Roles de Vuelo que signifiquen la prestación de servicios por más de doce horas continuas, sean en labores de periodos de servicio o de servicio de vuelo o bien unas y otras.

Los sistemas de descanso compensatorio después de períodos de servicios y servicios de vuelo, se regirán por la siguiente tabla:

Período de Servicio o Período de Servicio de Vuelo	Horas de Descanso
8	11
9	12
10	13
11	14
12	15

Con todo, si el Período de Servicio de Vuelo fuere menos de ocho horas, se podrá considerar la ejecución de otro vuelo en un lapso de veinticuatro horas, siempre y cuando no se exceda las doce horas, incluyendo todo el tiempo transcurrido desde el inicio del primero hasta el término del último.

Si la jornada ordinaria se desarrolla en tierra, sólo en labores relativas a Período de Servicio, la jornada diaria no podrá superar las ocho horas continuas, imputándose este período al límite mensual señalado en el inciso primero y para iniciar un Período de Servicio de Vuelo, deberá mediar previamente un descanso mínimo de 11 horas. Si las labores en tierra se extienden por un mes calendario, el promedio de horas ordinarias efectivas trabajadas no podrá exceder de cuarenta y cinco semanales.

Artículo 152 ter E.- Toda prestación de servicios en tierra que no se encuentre comprendida en las labores propias del Período de Servicio de Vuelo, será considerada como Período de Servicio y deberá ser remunerada conforme al promedio correspondiente a los tres últimos meses de la remuneración del trabajador.

Asimismo, sin perjuicio de los viáticos y traslados que el empleador deba proveer para la prestación de servi-

cios en tierra, pero en el extranjero, con motivo de la realización de eventos tales como ferias, promociones o congresos, el trabajador tendrá derecho a que ese período sea remunerado en la forma señalada en el inciso anterior.

Artículo 152 ter F.- La jornada especial es aquella de carácter excepcional en que se requiere adicionar a la tripulación mínima un número determinado de tripulantes para alcanzar destinos más lejanos o ejecutar vuelos de ida y regreso al lugar donde se inició el vuelo. En estos casos, al arribarse al punto de destino, bajo ninguna circunstancia, se podrá proseguir otro vuelo, o el regreso, con la misma tripulación, en conformidad a las normas técnicas impartidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil sobre el particular.

La jornada tendrá el carácter de especial, cuando ésta se desarrolle por más de 12 horas y no podrá exceder en caso alguno de 20 horas, en un lapso de 24 horas, debiendo otorgarse reposo a bordo de la aeronave en condiciones confortables, según las normas técnicas impartidas por el organismo señalado en el inciso anterior.

Artículo 152 ter G.- Para efectos del artículo anterior, y tratándose de los Tripulantes auxiliares, y con el propósito de no sobrepasar las doce horas máximas de Período de Servicio de Vuelo, deberá otorgarse reposo a bordo en las condiciones establecidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

En el caso de los Tripulantes de Vuelo, cuando sean relevados de sus funciones en los controles de vuelo deberá otorgarse reposo a bordo con el objeto de no sobrepasar los límites establecidos para el tiempo de Vuelo y Período de Servicio de Vuelo que, por razones de seguridad, imparta la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Los periodos de descanso después de una Jornada especial se registrarán por la siguiente Tabla:

Período de Servicio de Vuelo	Horas de Descanso
Más de 12	16
13	16
14	17
15	18
16	19
17	20
18	21
19	22
20	24

Artículo 152 ter H.- En ningún caso, la distribución de la jornada ordinaria y especial, podrá implicar que mensualmente el trabajador permanezca más de dieciocho noches fuera de su lugar de residencia, salvo el caso de comisiones especiales u ocasionales en el extranjero.

Si las labores de un tripulante se desarrollan por espacio de hasta cinco días continuos, tendrá derecho a un descanso mínimo de dos días. Asimismo, tendrá derecho a un descanso de cuatro días en caso de que las labores se desarrollen por espacio de seis y hasta diez días en forma continua. Con todo, ningún trabajador podrá prestar servicios por más de diez días en forma continuada.

Artículo 152 ter I.- El empleador podrá establecer turnos de llamada o periodo de retén, por el cual el trabajador estará obligado a encontrarse disponible para un vuelo en caso de que deba reemplazar a otro miembro de la tripulación o se presente una emergencia similar. Dicho período no podrá exceder de doce horas continuas y no podrá establecerse dentro del período de descanso. Adicionalmente a la remuneración pactada, el período de retén deberá ser compensado, de común acuerdo entre las partes o bien por acuerdo colectivo.

Artículo 152 ter J.- Tanto en la jornada ordinaria, como en la jornada especial, o en el período de retén, no procederá pactar horas extraordinarias. Esta limitación no regirá para los tripulantes auxiliares y de vuelo cuando desarrollen sus labores en tierra.

Asimismo, los días de descanso y las horas de retén, no podrán imputarse al feriado anual del trabajador ni aún con consentimiento de éste.

Artículo 152 ter K.- Los períodos de descanso de los Tripulantes de Vuelo y auxiliar, deberán considerar a lo menos veinticuatro días domingos dentro de un año calendario. En caso de que los Roles de Vuelo impliquen la prestación de servicios durante veinticinco o más días domingos en un año calendario, el empleador deberá otorgar al trabajador un feriado anual adicional de seis días, los que podrán de común acuerdo ser compensados en dinero con un recargo no inferior al establecido en el artículo 32 de este Código.

Artículo 152 ter L.- Si los Roles de Vuelo implicaren la prestación de servicios durante días feriados, el empleador deberá otorgar los respectivos descansos compensatorios adicionales en el período de descanso siguiente, pudiendo, con todo, acordarse su compensación en dinero, pero con un recargo no inferior al señalado en el artículo 32 del presente Código y sin afectar las disposiciones de seguridad que imparte la Dirección General de Aeronáutica Civil al respecto.

Artículo 152 ter M.- Durante los 270 días siguientes al término del período de descanso maternal, las labores

de la trabajadora deberán desarrollarse preferentemente en tierra, en labores de apoyo, capacitación, instrucción y otras similares. En el período en que la trabajadora preste sus servicios en tierra, tendrá derecho a acudir a alimentar a su hijo en los términos del artículo 203 de este Código. A su vez, durante los doce meses siguientes a este período, el empleador deberá acordar con la trabajadora una forma de distribución de la jornada en tierra y en vuelo, de tal manera privilegiar el ejercicio de este derecho.".

Dios guarde a V.E.,

EDMUNDO PÉREZ YOMA
Vicepresidente de la República

OSVALDO ANDRADE LARA
Ministro del Trabajo
y Previsión Social

JOSÉ GOÑI CARRASCO
Ministro de Defensa Nacional